

2. Визначено, що лінії тренду описуються лінійними функціями, та одержано їх параметри:  $a_0 = 337710$ ;  $a_1 = 17891$  (КТП «Балковський»);  $a_0 = 282632$ ;  $a_1 = 14863$  (КТП «Потієнко»). Це означає, що кожен квартал реалізація молочної продукції ЗАТ "Галичина" в Україні збільшується в середньому на 16 тис. грн.

3. Обробка місячних даних показала, що в листопаді-грудні та у квітні-липні зазвичай спостерігається зниження цін на продукцію молочної галузі на 10-15 %, що відповідає аналогічній тенденції світового ринку [1]. Водночас в інші місяці ціни на молочну продукцію підвищуються, що пояснюється зростанням закупівельних цін на молоко, яке стимулюється поміж іншим збільшенням експорту сировини в Росію та до інших країн-сусідів.

4. З результатів обробки квартальних даних видно, що сезонність в коливанні цін на молочну продукцію в Україні за 2007–2009 р.р. має чітко виражений характер: спостерігається зниження цін на продукцію молочної галузі у 1-му кварталі на 26 % та 4-му кварталі на 5 %, а зростання у 3-му кварталі на 12 %, що не суперечить результатам, одержаним за місячними даними.

**Список літератури:** 1. Кудлай В.Г. Ринок молока і молокопродуктів: стан, тенденції та перспективи розвитку (на прикладі Київської області): дис. канд. екон. наук: 08.07.02. – К.: КНЕУ, 2004. – 19 с. 2. Білоцерківський О.Б., Замула О.О., Ширяєва Н.В. Статистика: текст лекцій. – Х.: НТУ «ХПІ», 2009. – 96 с. 3. Лугінін О.Є., Білоусова С.В. Статистика: підручник. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 580 с. 4. Єріна А.М., Пальян З.О. Теорія статистики: Практикум. – К.: Знання, 2006. – 255 с. 5. Елисеєва И.И., Юзбашев М.М. Общая теория статистики: учебник. – М.: Финансы и статистика, 2002. – 480 с.

*Надійшла до редколегії 22.03.11*

УДК 332.1:338.49

**О.В. ВАСИЛЬЄВ**, канд. екон. наук, доцент, ХНАМГ, Харків

## **ДОСЛІДЖЕННЯ ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКІВ В СИСТЕМІ РИНКОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ**

Стаття посвящена дослідженню взаємозв'язків розвитку ринкової інфраструктури регіону. Предложена система показателей развития рыночной инфраструктуры в разрезе отдельных составляющих. Оценены вариация показателей. Обоснованы выводы, которые характеризуют связи развития отдельных составляющих рыночной инфраструктуры региона.

**Ключевые слова:** рыночная инфраструктура, региональное развитие, оценка развития инфраструктуры.

Стаття присвячена дослідженню взаємозв'язків розвитку ринкової інфраструктури регіону. Запропоновано систему показників розвитку ринкової інфраструктури в розрізі окремих складових. Оцінена

варіація показників. Обґрунтовані висновки, що характеризують зв'язки розвитку окремих складових ринкової інфраструктури регіону.

**Ключові слова:** ринкова інфраструктура, регіональний розвиток, оцінка розвитку інфраструктури.

The article is devoted research of intercommunications of development of market infrastructure of region. The system of indexes of development of market infrastructure is offered in the cut of separate constituents. Variation of indexes is appraised. Conclusions which characterize the copulas of development of separate constituents of market infrastructure of region are grounded.

**Keywords:** market infrastructure, regional development, estimation of development of infrastructure.

Наявність інфраструктурного забезпечення являє собою один з визначальних елементів забезпечення стійких умов розвитку всіх без винятку економічних процесів у державі. Проте, незважаючи на прозаїчність наведеного твердження, визначення поняття інфраструктура в економічній системі можливе лише відносно конкретного об'єкта. Сутність проблеми полягає у тому, що у визначенні поняття інфраструктура перш за все закладений цільовий орієнтир на певний процес, зокрема на його протікання, розвиток і т. ін.

В термінах неокласичної економічної теорії регіональна економіка, перш за все, уявляється через валовий регіональний продукт (врп) або валовий регіональний продукт на душу населення як показник розвитку. Його декомпозиція дозволяє визначити сектори економіки, які стають об'єктом політичного впливу і, як правило, визначають конкурентні переваги регіону.

В широкому спектрі проблем розвитку ринкової інфраструктури регіону постійно проводиться пошук ступені взаємозв'язку її складових із загальноекономічним розвитком регіону.

Однією з важливіших умов економічного зростання України виступає розвинута ринкова інфраструктура, яка здатна ефективно задовольнити потреби господарюючих суб'єктів в фінансових, матеріальних, інформаційних та інноваційних ресурсах, підтримувати стабільні темпи зростання економічного розвитку, знижувати соціальну нерівність та підвищувати рівень життя населення країни.

Світовий досвід показує, що в сучасній ситуації значно знижується можливість управління більшістю економічних процесів на регіональному та навіть – національному рівні. В першу чергу, це пов'язано з тим, що регіональні та національні межі, зокрема в фінансовій інфраструктурі, затираються, оскільки національні та транснаціональні корпорації розривають територіальні ланцюжки створення додаткової вартості і розміщують їх там, де знаходять локальні переваги.

Багато авторів досліджували інфраструктурне забезпечення на регіональному рівні, яке безпосередньо взаємодіє з конкретними суб'єктами. Виявлення особливостей розвитку інфраструктури на рівні регіону – важлива ланка в аналізі й прогнозуванні економічного розвитку і регіону, і держави в цілому [1, с. 19]. Поняття «інфраструктура регіону» визначається функцією, яку вона виконує в розвитку економіки регіону, будучи органічною складовою певної територіальної системи і водночас цілої держави. Наприклад, в окремих спеціалізованих регіонах, де велику частку загального обсягу виробництва складають деякі види вантажів у вантажообігові, формуються спеціалізовані транспортні вузли, основною функцією яких є відправлення вантажів. Вони складають поряд з промисловими центрами і вузлами опорну сітку територіальної організації господарства регіону [2, с. 102].

На думку Т.І. Тищенко і І.А. Федорова, до складу інфраструктури регіону слід відносити об'єкти, які розташовані на певній обмеженій території і надають підприємствам матеріального виробництва, організаціям і закладам невиробничої сфери, а також населенню цієї території послуги транспортування і зберігання продукції, передачі інформації, переміщення людей, постачання матеріальних ресурсів, у тому числі води, тепла, газу, електроенергії [3, с. 210; 4, с. 55].

Автор вважає, що дослідження взаємодії ринкової інфраструктури з економічними показниками розвитку окремого регіону на сьогоднішній день являє значні складнощі: з одного боку, значна частина економічних показників щодо діяльності та розвитку ринкової інфраструктури за регіонами України не охоплена офіційною статистикою, з іншого – складові ринкової інфраструктури, зокрема фінансова, інформаційна, набувають все більш розмитий, важко вловимий характер, перемагаючи межі та кордони. Тому подальший аналіз проводиться лише за досяжними економічними параметрами (що, звичайно, є дещо обмежуючим фактором дослідження).

Якщо виходити з гіпотези щодо значення регіональних економік для розвитку країни в цілому, то в Україні регіональні чинники є значно послабленими. Крім того, кризові явища в економічній сфері, що мали місце останнім часом на загальнодержавному рівні, поглибили наявні структурні диспропорції регіонального економічного розвитку.

До цільових показників розвитку регіонів України автор відносить валовий регіональний продукт – як результат діяльності суб'єктів господарювання регіону, та доходи населення – як наслідок ефективної діяльності.

Традиційно вважається, що регіональний розвиток ринкової інфраструктури визначають сектори спеціалізації регіонів, які власне й формують валовий регіональний продукт. В цілому по Україні найвагомішими секторами у структурі доданої вартості є переробна промисловість, торгівля, транспорт, операції з нерухомістю та сільське господарство. регіональні ж економіки істотно розрізняються за своєю спеціалізацією. наприклад, у 2009 році у структурі доданої вартості сільське господарство переважало у восьми областях, промисловість – у чотирнадцяти, торгівля – у чотирьох і транспортні послуги – в одній області.

Автором обрано 21 показник діяльності (розвитку) ринкової інфраструктури та деякі загальноекономічні показники за регіонами України. Вони були згруповані в розрізі окремих складових ринкової інфраструктури, наведені умовні позначення показників та одиниці виміру.

Таблиця 1 – Згруповані умовні позначення показників діяльності (розвитку) ринкової інфраструктури в розрізі окремих складових

Групи показників	Умовне позначення	Назва	Одиниці виміру
1	2	3	4
Цільові	У1	Валовий регіональний продукт	млн грн
	у2	Наявний дохід населення в розрахунку на одну особу	грн
Загальноекономічні	X1	Територія	тис км <sup>2</sup>
	X2	Кількість населення	тис осіб
Торгівельної інфраструктури	X3	Оборот роздрібною торгівлі	млн грн
Фінансової інфраструктури	X4	Кількість фінансових операцій, взятих на облік у держфінмониторінгу	од.
	X5	Кількість страхових компаній	од.
	X6	Страхові платежі (премії, внески),	млн грн
	X7	Сума кредитів, наданих членам кредитної спілки	тис грн
Виробничої інфраструктури	X8	Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	км
	X8-1	Щільність залізничних колій загального користування	км/1000 км <sup>2</sup>
	X9	Перевезено вантажів залізничним транспортом	млн. т
	X10	Вантажообіг залізничного транспорту	млрд. т-км

Продовження таблиці 1

1	2	3	4
	X11	Довжина автомобільних шляхів загального користування	тис км
	X11-1	Щільність автомобільних шляхів загального користування	км/1000 км <sup>2</sup>
	X12	Відправлено пасажирів автомобільним транспортом	чол..
	X13	Доходи за послуги пошти та зв'язку	млн. грн
Інформаційної інфраструктури	X14	Кількість інтернет-користувачів	од
	X15	Доходи за послуги інтернет за місяць	%
	X16	Кількість провайдерів	%
Державної інфраструктури	X17	Кількість державних службовців	

Задля первинної узагальнюючої характеристики розподілу вихідних показників та визначення рівня їх абсолютної та відносної територіальної варіюваності використано:

- середні рівні показників розвитку:

$$m_y = \frac{\sum_{i=1}^n y_i}{n} ; m_x = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n} ; \quad (1)$$

- середнє квадратичне відхилення:

$$s_y = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (y_i - m_y)^2}{n}} ; s_x = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - m_x)^2}{n}} ; \quad (2)$$

- коефіцієнт варіації:

$$K_n = \frac{s_{x_i}}{m_{x_i}} = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - m_x)^2}{n}} \bigg/ \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n} . \quad (3)$$

Необхідно відмітити, що регіони України є дуже нерівномірними між собою майже по всіх обраних економічних показниках, на що вказують дуже високі значення коефіцієнту варіації за кожним з показником (таблиця 2).

Автор зазначає, що найменша варіація властива показникам розвитку виробничої інфраструктури – довжині та щільності залізниць та автомобільних шляхів (20-40%). Крім того відносно незначно варіюють територія регіонів (34%) та кількість населення (49%).

Слід зазначити, що різниця між регіонами за цільовими показниками є досить значною (середнє відхилення від середнього рівня – 107% та 75% відповідно). Різниця ж між регіонами за показниками розвитку інфраструктури є величезною.

Силу зв'язку між показниками визначено за допомогою коефіцієнта Пірсона:

$$r_{x,y} = \frac{con(x,y)}{s_x \cdot s_y}, \quad (4)$$

де

$$con(x,y) = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (x_i - m_x)(y_i - m_y). \quad (5)$$

Таблиця 2 – Значення коефіцієнту варіації показників розвитку ринкової інфраструктури регіону

Ум. познач.	Середнє значення	Середнє квадратичне відхилення	Коеф. варіації	Показники	Одиниця виміру
1	2	3	4	5	6
Y1	27720,42	29776,8	107,4	Валовий регіональний продукт	млн грн
Y2	34525,73	26229,8	76,0	Наявний дохід населення в розрахунку на одну особу	грн
X1	23,21154	7,9	34,1	Територія	тис км кв
X2	1774,758	873,1	49,2	Кількість населення	тис осіб
X3	8840,581	8610,4	97,4	Оборот роздрібної торгівлі	млн грн
X4	36950,77	64321,9	174,1	Кількість фінансових операцій, взятих на облік держфінмониторінгом	0
X5	18,30769	64,7	353,3	Кількість страхових компаній	шт
X6	75,44231	138,4	183,5	Страхові платежі (премії, внески),	млн грн
X7	150283	198157,2	131,9	Сума кредитів, наданих членам кредитної спілки	тис грн
X8	866,2	340,4	39,3	Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	км
X9	48,71538	71,1	146,0	Перевезення вантажів	0
X10	2110,777	1131,5	53,6	Вантажообіг	0
X11	6,78	1,9	28,3	Довжина автомобільних шляхів загального користування	тис км
X12	17,82	18,2	102,1	Відправлення пасажирів	0
X13	1773,304	3567,7	201,2	Доходи за послуги пошти та зв'язку	0
X14	245487,4	615604,2	250,8	Кількість інтернет користувачів	0
X15	3,846153	15,0	389,0	Доходи за послуги в місяць	%

Продовження таблиці 2.

1	2	3	4	5	6
X16	3,846154	6,9	178,6	Кількість провайдерів	%
X17	3,846154	2,4	62,1	Кількість державних службовців	0
X8-1	36,6	10,9	29,7	Щільність залізничних колій загального користування	км/1000 кв км
X11-1	280,28	50,9	18,2	Щільність автомобільних шляхів загального користування	км/1000 кв км

Результати розрахунків показують, що взаємозв'язок між показниками існує, його напрямок здебільшого прямий за напрямком. За розміром коефіцієнтів кореляції виокремимо показники розвитку інфраструктури, що найтісніше пов'язані з цільовими показниками, які доцільно буде використовувати в подальшому моделюванні.

Отже, виходячи з проведених розрахунків автором було зроблено наступні висновки:

1) Цільові показники – валовий регіональний продукт та фактичні доходи на душу населення – тісно пов'язані один з одним (на 97,2%);

2) Жоден з цільових показників не пов'язаний з розміром площі території регіону, але тісно пов'язаний з кількістю населення і цей зв'язок прямий, тобто найкращі результати з точки зору економічного розвитку мають регіони з найбільшою щільністю населення;

3) Розвиток торгівельної інфраструктури тісно пов'язаний як з розміром валового регіонального продукту, так і з доходами та кількістю населення, однак він виступає не як причина, а скоріш як наслідок їх дії – в разі високого рівня доходів населення має змогу витрачати кошти в торгівельній мережі;

4) Підтверджено тісний взаємозв'язок між рівнем економічного розвитку регіонів та фінансовою інфраструктурою. Найтісніше з обома цільовими показниками пов'язаний x4 – на 83,3% та 75,7% відповідно, тому саме його автор вважає за доцільне включити в майбутню модель;

5) Відзначається середній рівень взаємозв'язку між економічним розвитком регіону та показниками виробничої інфраструктури, тому до подальшого використання буде обрано показник x8 – експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування;

б) Розвиток інформаційної інфраструктури лише на 70% та 60% відповідно формує основні показники розвитку регіонів і доцільність його включення в процес моделювання є сумнівною.

Автор зазначає, що ринкова інфраструктура на зростання валового регіонального продукту впливає в декількох аспектах. Окрім звичайного впливу, властивого всім іншим галузям, вона дозволяє використовувати специфічні фактори економічного зростання і за рахунок цього забезпечує отримання синергетичного ефекту.

**Список літератури:** 1. *Беленький П.Ю., Гомольська Н.І.* Ринкова інфраструктура і проблеми економічного розвитку в умовах формування конкурентного середовища // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. інвестиції і реструктуризація економіки регіону: Щорічник наук. праць. – НАН України. Інститут регіональних досліджень. – Львів. – 2000. – Вип. XI. – С. 8-21. 2. *Чернюк Л.Г., Пепя Т.В., Ярош О.М.* Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України. – К.: Нічлава, 2003. – 215 С. 3. *Тищенко Т.И.* Особенности планирования развития региональной инфраструктуры // Системный анализ социально-экономических проблем на-роднохозяйственной и региональной производственной инфраструктуры: 29 июня – 1 июля 1990 года. Тезисы докладов. – Москва-Гомск, 1990. – С. 210-212. 4. *Федорова И.А., Тищенко Т.И.* эффективность функционирования и развития региональной инфраструктуры // Проблемы развития и размещения производственной инфраструктуры: Сб. научн. трудов СОПСА при Госплане СССР. – М., 1987. – С.55-77.

*Надійшла до редколегії 15.02.11*

УДК 336.74

**О.Є. ГАПОНЕНКО**, НТУ «ХПІ», викладач, Харків

### **ВИКОРИСТАННЯ ФАКТОРИНГУ ЯК ЕФЕКТИВНОГО ІНСТРУМЕНТУ УПРАВЛІННЯ ДЕБІТОРСЬКОЮ ЗАБОРГОВАНІСТЮ ПІДПРИЄМСТВ**

Стаття посвящена определению сущности факторинга и его роли в управлении дебиторской задолженностью предприятий, анализу задач, функций, преимуществ и недостатков данной финансовой услуги, перечню основных отечественных компаний и банков, которые занимаются предоставлением факторинговых услуг, оценке рынка факторинговых услуг в современных условиях хозяйствования в Украине.

Стаття присвячена визначенню сутності факторингу та його ролі в управлінні дебіторською заборгованістю підприємств, аналізу задач, функцій, переваг та недоліків даної фінансової послуги, переліку основних вітчизняних компаній та банків, які займаються наданням факторингових послуг, оцінці ринку факторингових послуг за сучасних умов господарювання в Україні та окресленню перспектив його розвитку.

The article is devoted to the definition of factoring and its role in the management of enterprises' receivables, analyzing the tasks, functions, advantages and disadvantages of the financial services, listing of main national companies and banks, which allocate factoring services, assessing the market of factoring services in present conditions of economic organization.

У сучасних умовах господарювання першорядного значення для вітчизняних підприємств набувають проблеми ефективного управління дебіторською заборгованістю. Відповідно до розрахунків, проведених на основі даних Дер-